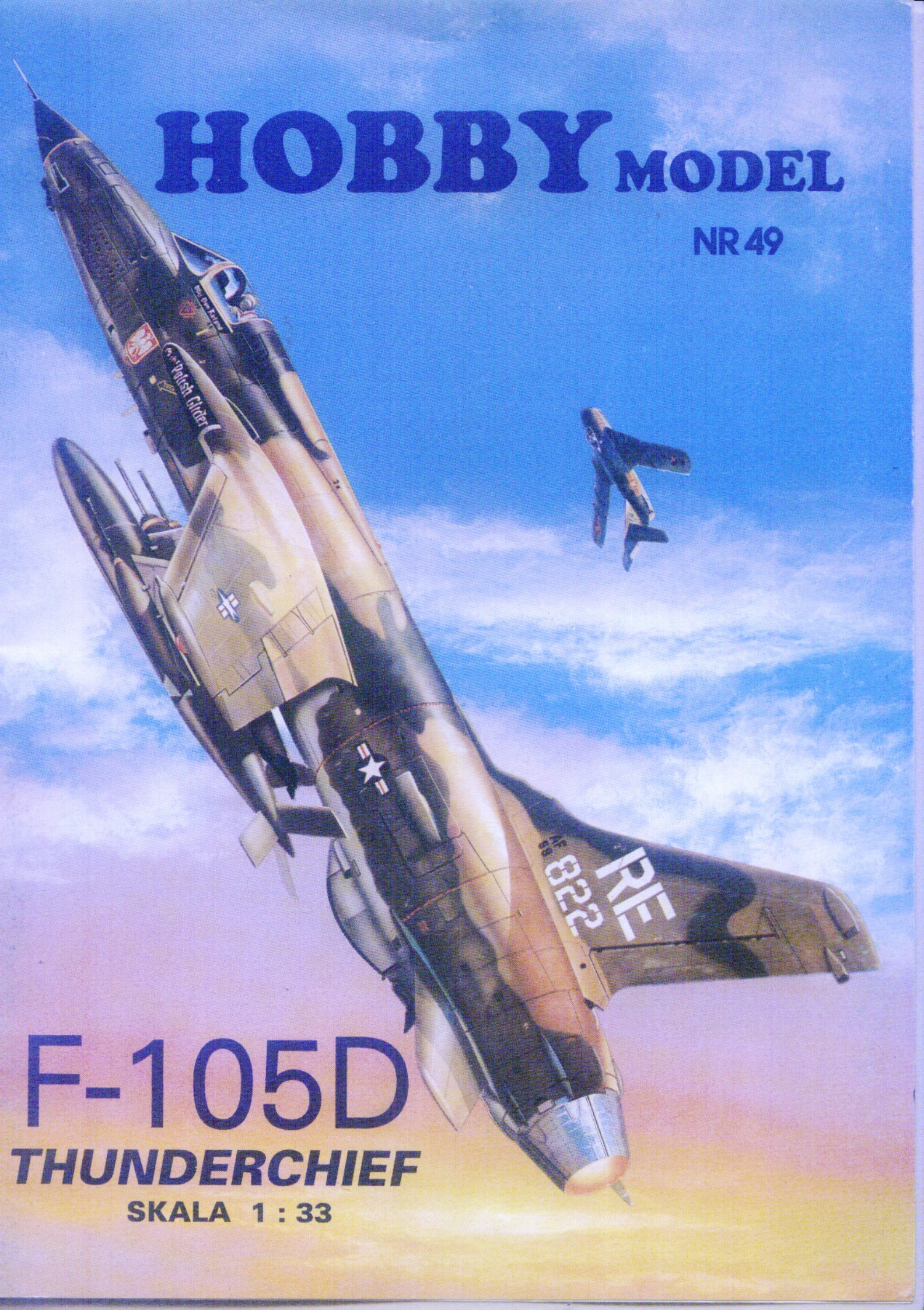


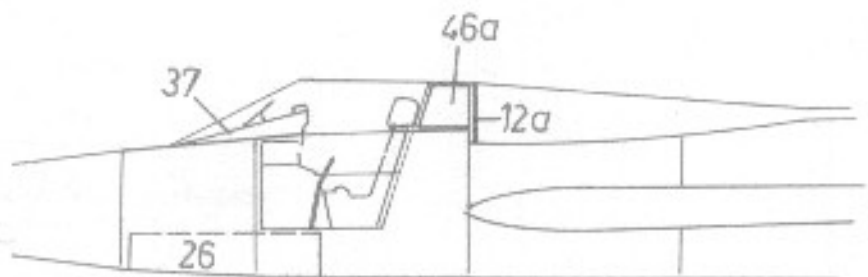
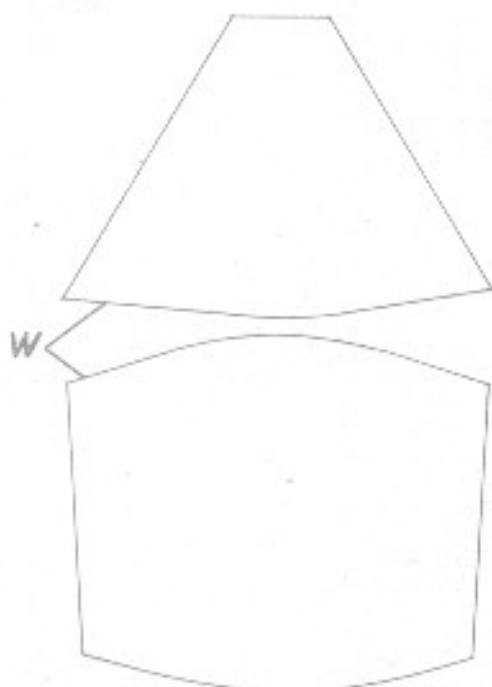
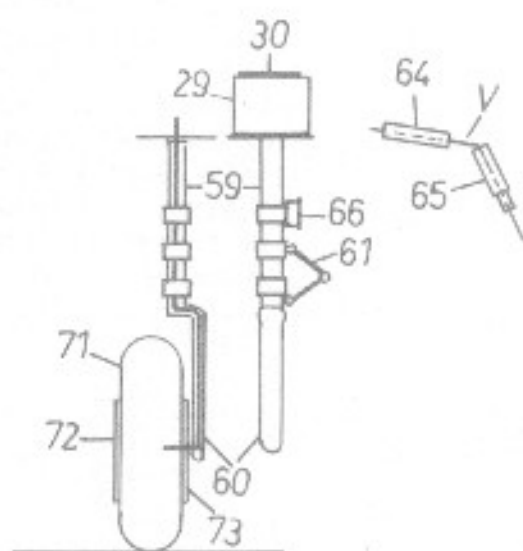
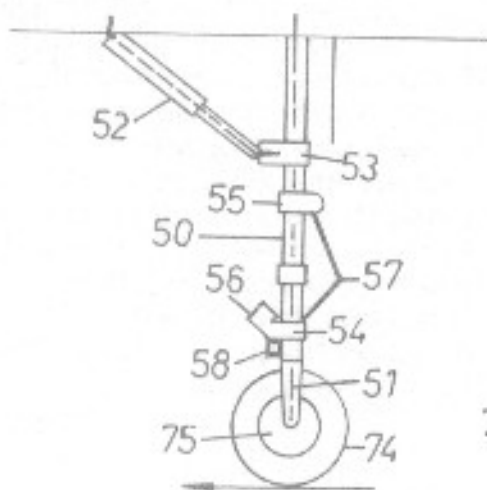
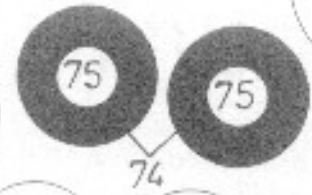
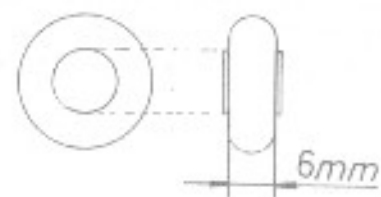
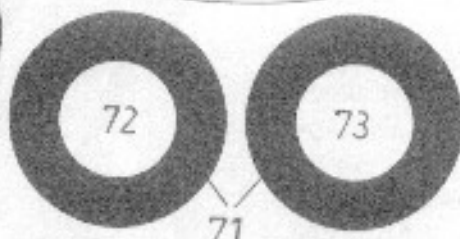
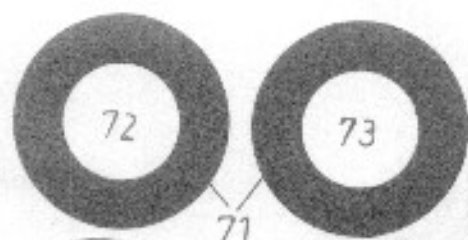
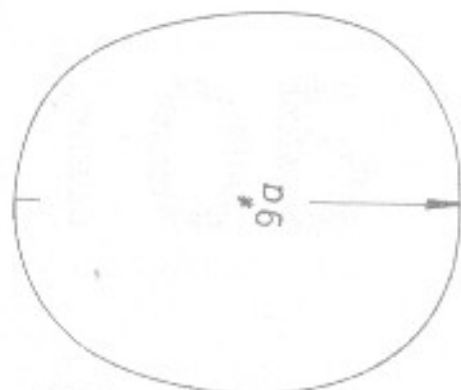
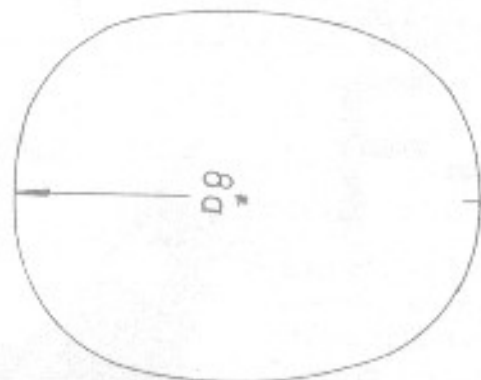
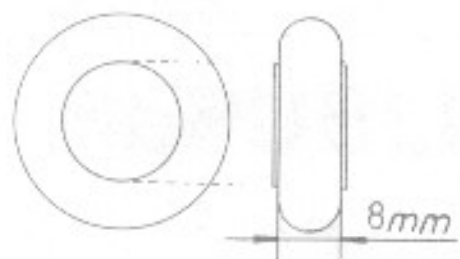
HOBBY MODEL

NR 49



F-105D THUNDERCHIEF

SKALA 1 : 33



UWAGI OGÓLNE

1. Model samolotu pod względem wykonania należy do średnio trudnych.
2. Podczas budowy, koniecznie posługiwać się instrukcją i rysunkami montażowymi.
3. Części oznaczone „gwiazdką” podkleić tekturą.
4. Pola zakreskowane wyciąć.
5. Szablony służą do uformowania wzmocnień (golenie, rurka Pitot, wciągniki).
6. Oszklenie kabiny pilota wykonać z folii przezroczystej lub gotowego zestawu firmy "GOMIX".

Model stanowi replikę samolotu F - 105 THUNDERCHIEF AF 59 - 822/ RE „THE POLISH GLIDER” mjr. Donalda Kutyny z 44 Taktycznego Dywizjonu Myśliwskiego „Vampires” 335 Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego USAF, stacjonującego w 1970r. w tajlandzkiej bazie lotniczej TAKHLI. Model samolotu wykonano w kamuflażu typowym dla samolotów USAF w południowo - wschodniej Azji. Górne powierzchnie w kolorach : oliwkowo- zielonym, zielonym i jasnobrązowym; dolne w kolorze szarym.

BUDOWA MODELU

KADŁUB SAMOLOTU

Budowę kadłuba rozpoczynamy od wykonania segmentu 6. Po obu stronach przykleić paski łączące wręgi 5a i 6a. Pozostałe segmenty doklejamy na przemian. Część 11 wręgi nie posiada jedynie pasek łączący umożliwiający połączenie elementów dyszy silnika (część 22). Patrz rysunek. Po wykonaniu kadłuba (dyszę silnika wykonać nieco później), przyklejamy belkę kadłubową - wręgą 12a, część 12 i 13.

WLOTY POWIETRZA

Części 15 (L P) odpowiednio zginamy pod kątem prostym, oklejamy paskiem 15e i przyklejamy do kadłuba. Następnie stożkową przednią część 15A oklejamy listwami 15C, teraz na „styku” doklejamy oddzielną warstwę przysiennej cz. 15d. Dokładnie profilujemy wloty powietrza cz. 15 i ich ścianę wewnętrzną 15b. Po dopasowaniu przykleić do części 15a. Patrz rysunek.

SKRZYDŁA I WNĘKI PODWOZIA GŁÓWNEGO

Montujemy dźwigary skrzydeł cz. 16a i 16b., tak aby płaszczyzny kolorowe były wewnątrz wnęki. Między dźwigary u nasady skrzydeł przykleić cz. 16c. a z tyłu cz. 16d. Część 16e (PiL) stanowi właściwą wnękę. Po ich wycięciu z arkusza i odpowiednim uformowaniu, naklejamy na dźwigary. Patrz rys. montażowy. Pamiętać należy, aby wnęka przyklejona była przy kadłubie, wzdłuż górnej krawędzi cz. 16c., a przy wlocie powietrza pod paskiem 15e. Przystępujemy do montażu skrzydła cz. 16 P i L.

STATECZNIK PIONOWY I USTERZENIE TYLNE

Montujemy główny dźwigar cz. 14a i ożebrowanie cz. 14b i 14c. Wycinamy prawą i lewą płaszczyznę statecznika pionowego. Koniecznie dopasować i skleić a następnie cały element przykleić do kadłuba. Część 17a wzmocnić i wyciąć. Stateczniki poziome cz. 17 P i L wyciąć odpowiednio u nasady ukształtować i przykleić. Tuż za statecznikiem pionowym przykleić cz. 18 i cz. 18a. Jest to kłapa spadochronu hamującego.

DYSZA WYLOTOWA POWIETRZA

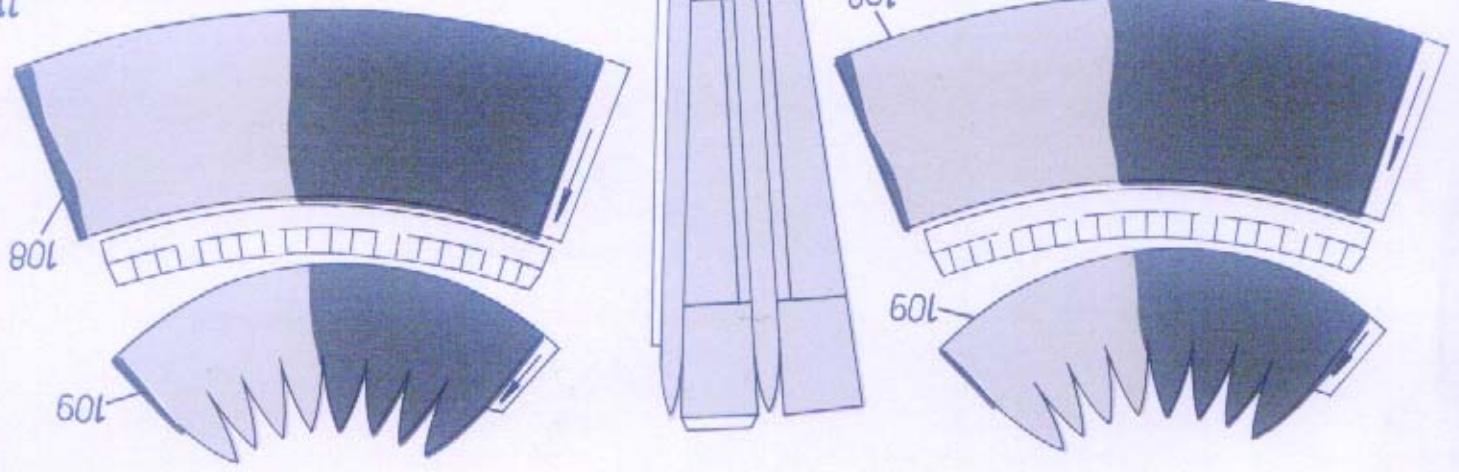
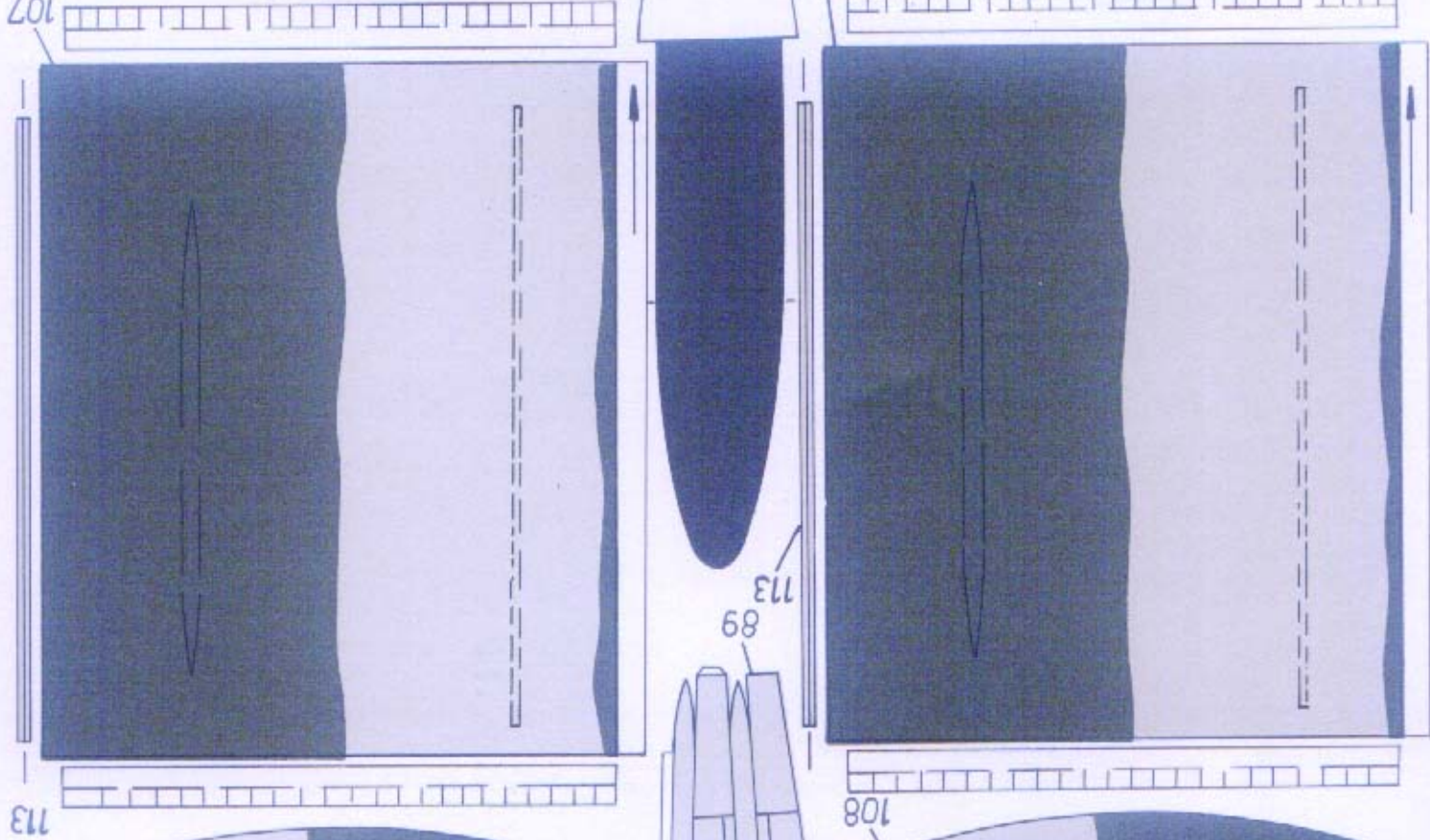
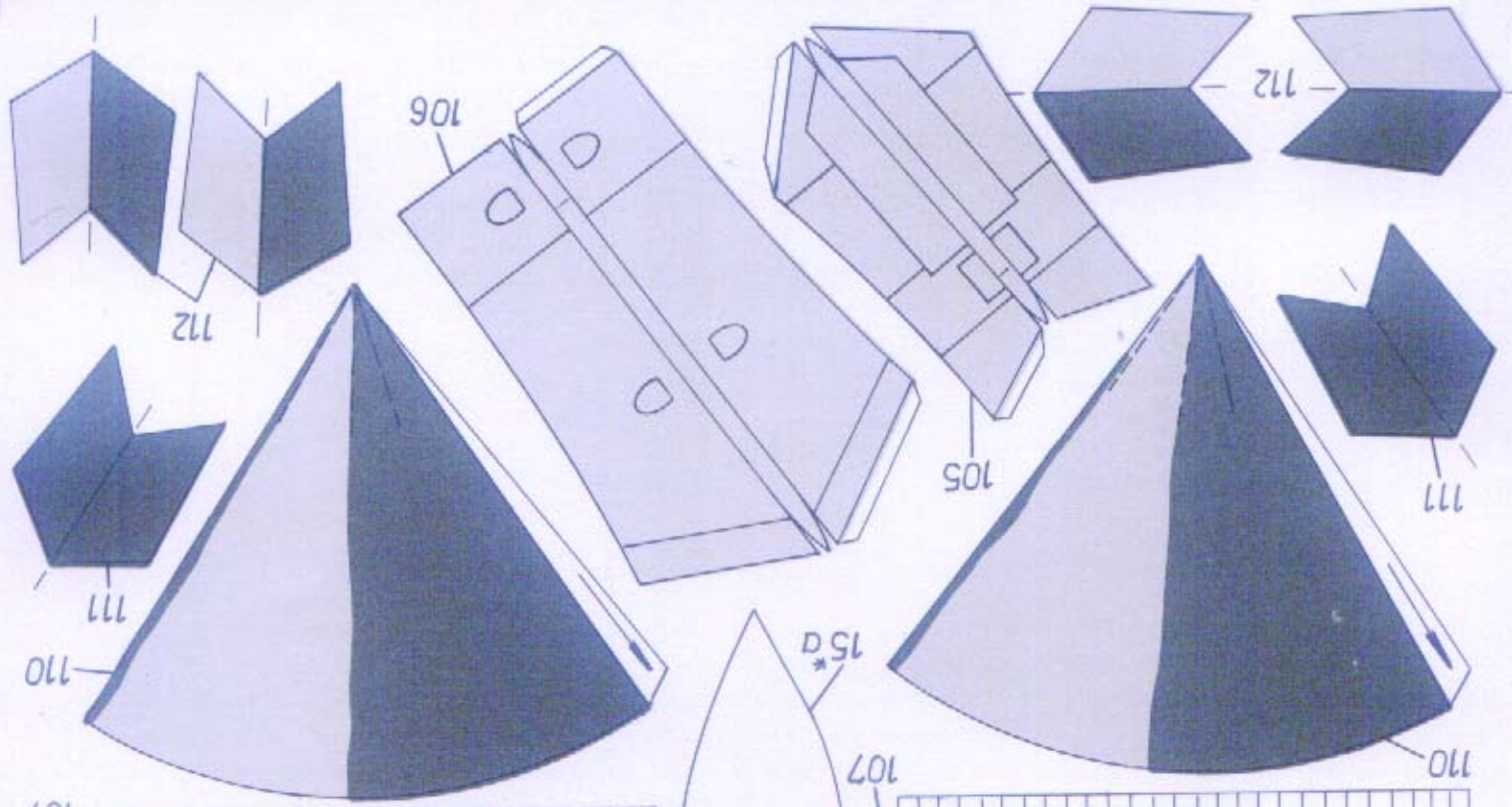
Głównym elementem dyszy wylotowej są części 20 i 20a. Uzupełnienie stanowi dysza wewnętrzna oraz półpierścienie wewnętrzne i zewnętrzne. Półpierścienie wewnętrzne przykleić bezpośrednio od spodu dyszy. Natomiast półpierścienie zewnętrzne cz. 22 przykleić do paska łączącego i zewnętrznej strony dyszy. Są to elementy spełniające rolę hamulców aerodynamicznych. Całość uzupełniamy wyklejeniem części 25, 24 i 23.

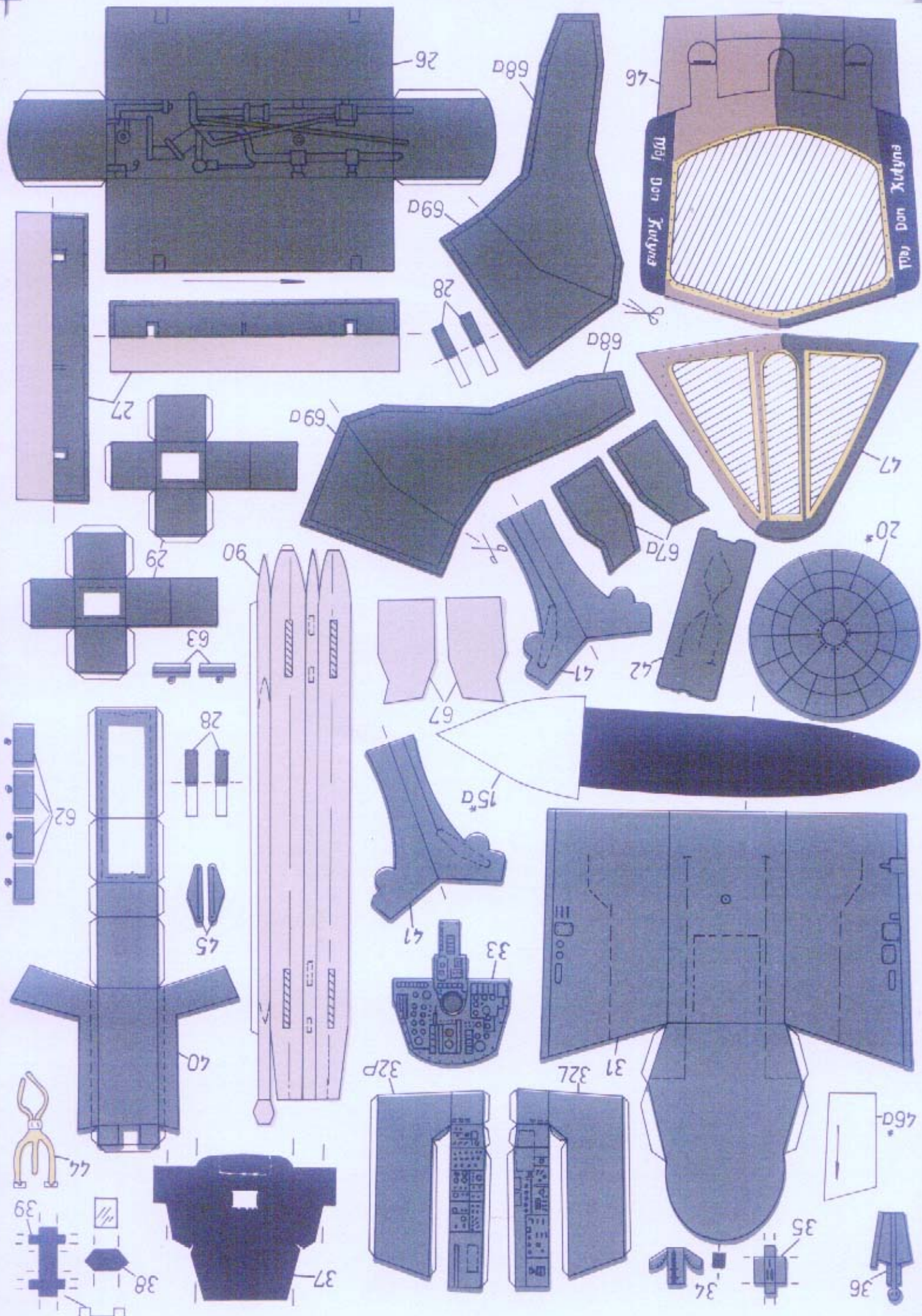
WNĘKA PRZEDNIA I KABINA PILOTA

W pierwszej kolejności wklejamy wnękę podwozia przedniego. Do wręgi 12a i kadłuba przykleić cz. 46a. Wkleić niszę kabiny pilota i całe jej wyposażenie. Przygotować osłonę kabiny pilota. Z szablonu „W” wyciąć oszklenie.

PODWOZIE GŁÓWNE I PRZEDNIE

Wykonujemy w/g rysunku montażowego. Dodatkowe wyposażenie samolotu nie wymaga szczegółowego opisu.





26

D89

97

D69

28

D89

D69

27

29

60

63

62

28

45

40

39

38

37

32P

33

41

15A

67

42

67A

20*

47

31

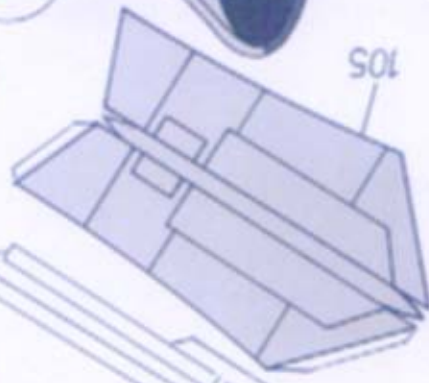
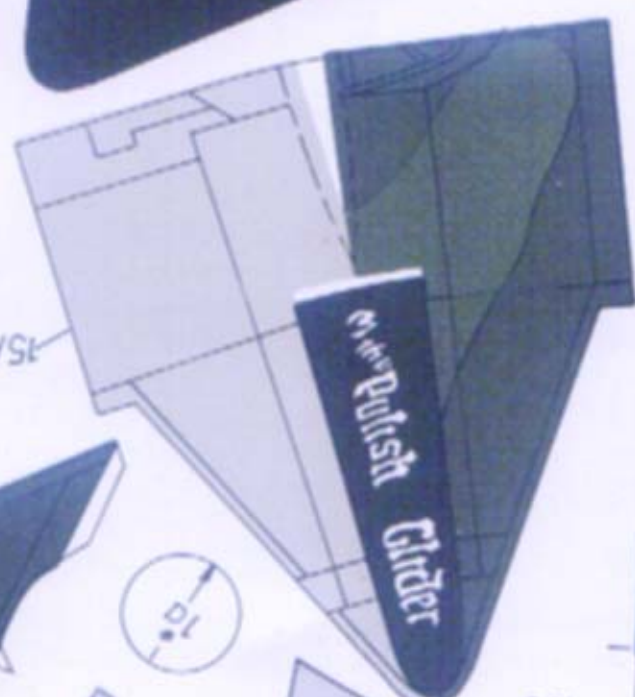
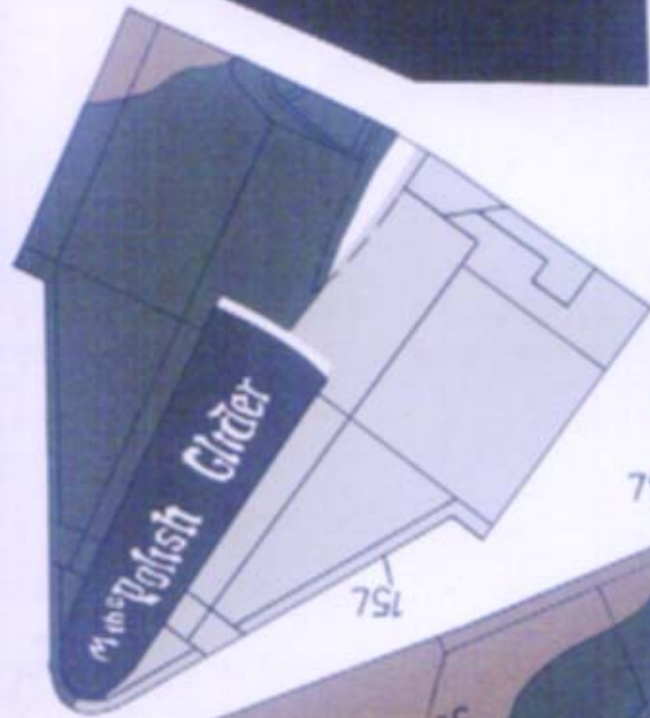
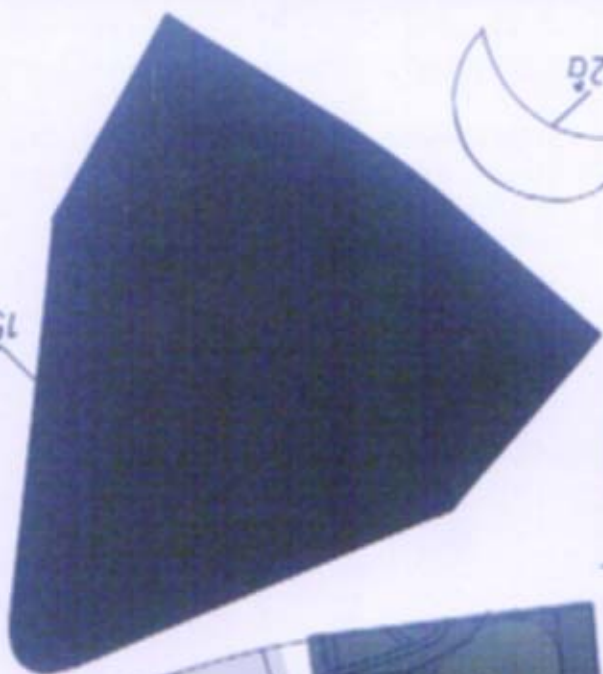
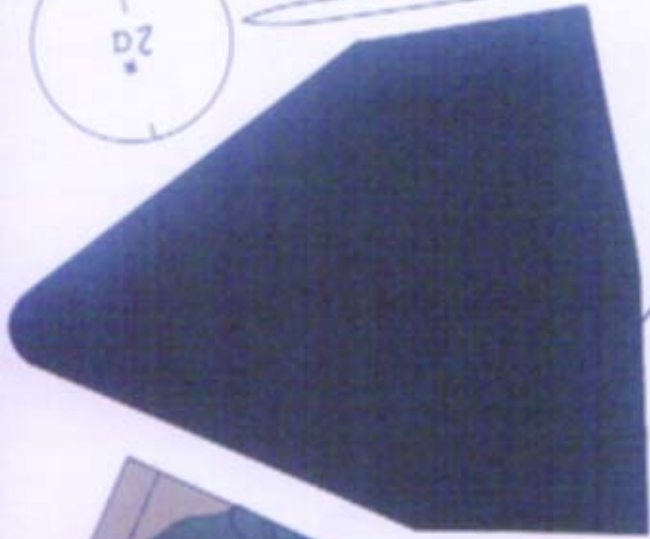
32L

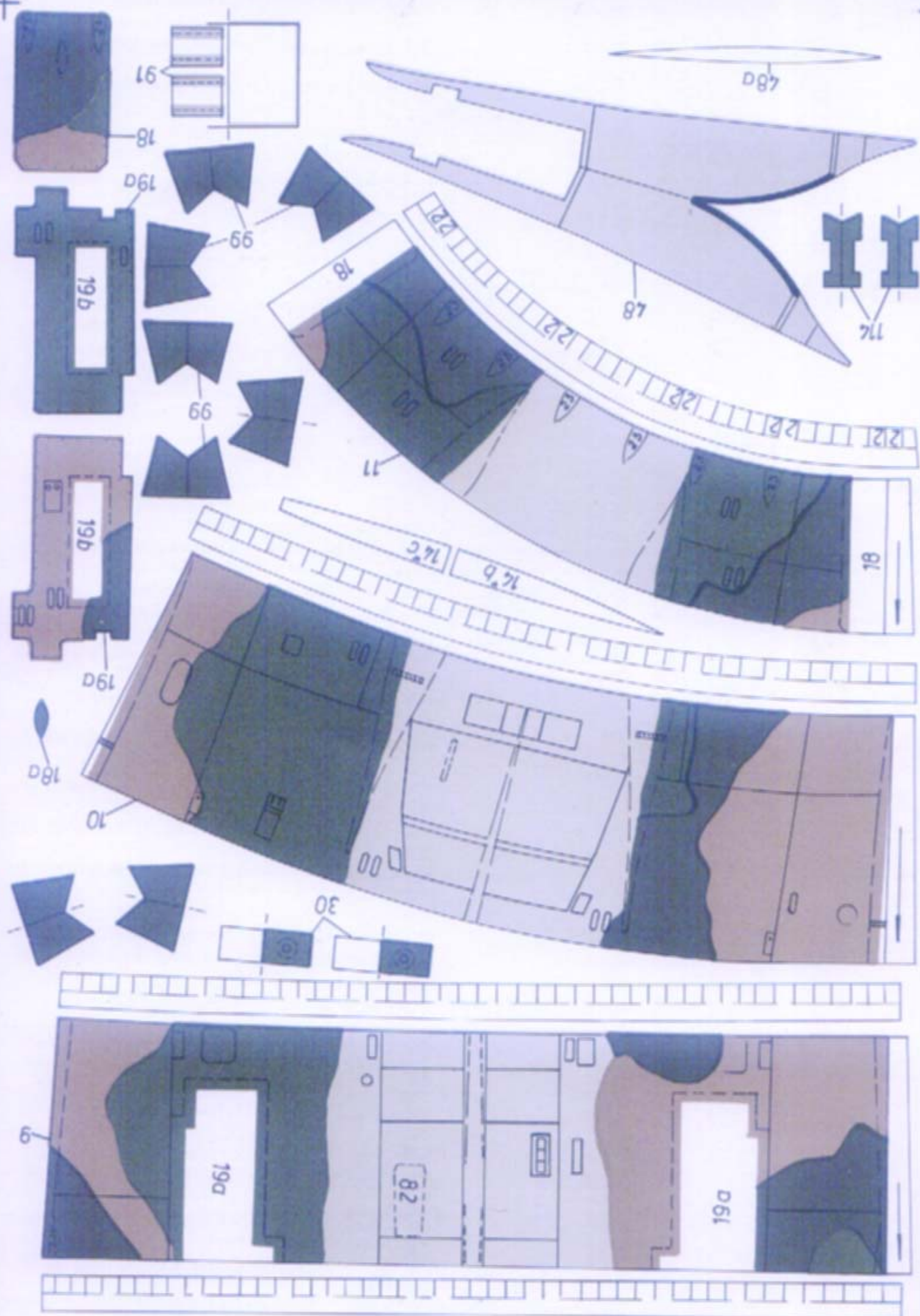
46A

35

34

36





087

16

18

19a

19b

19b

19a

18a

10

30

9

19a

82

19a

19c

99

99

11

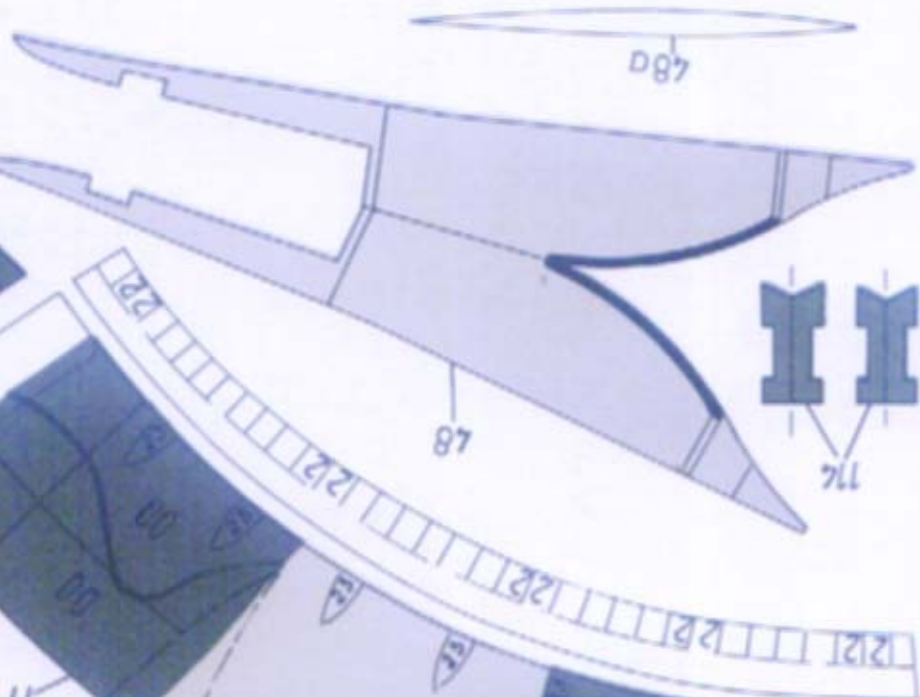
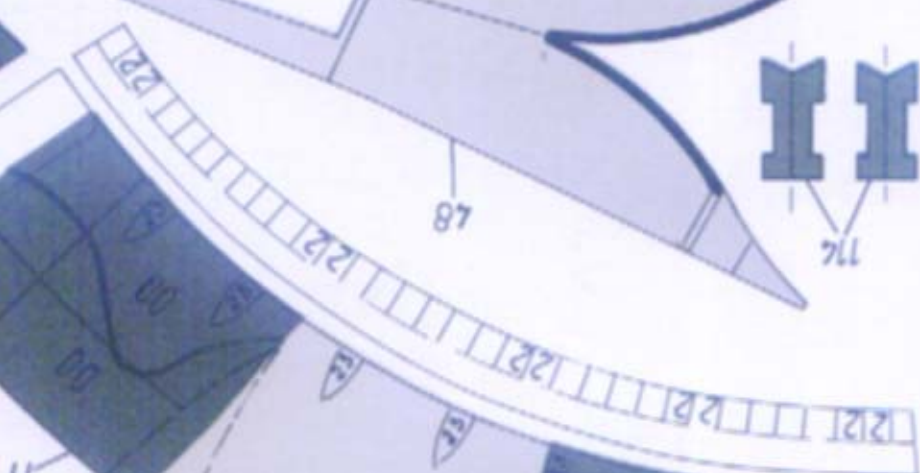
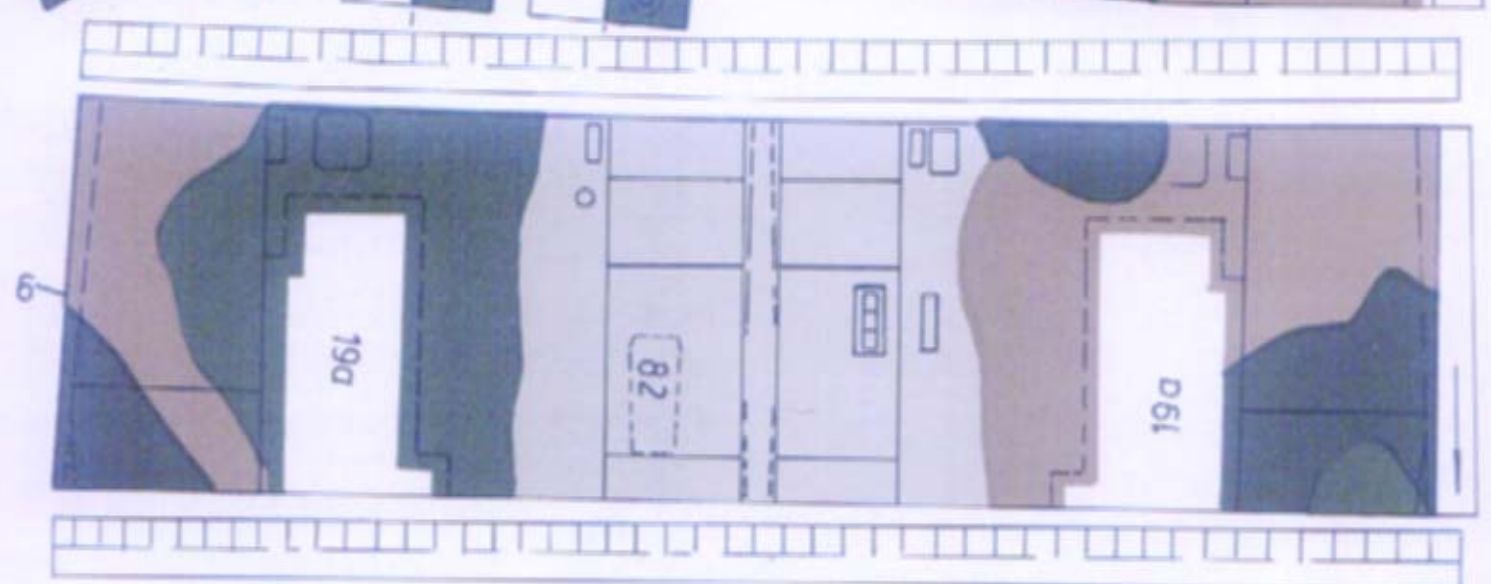
14c

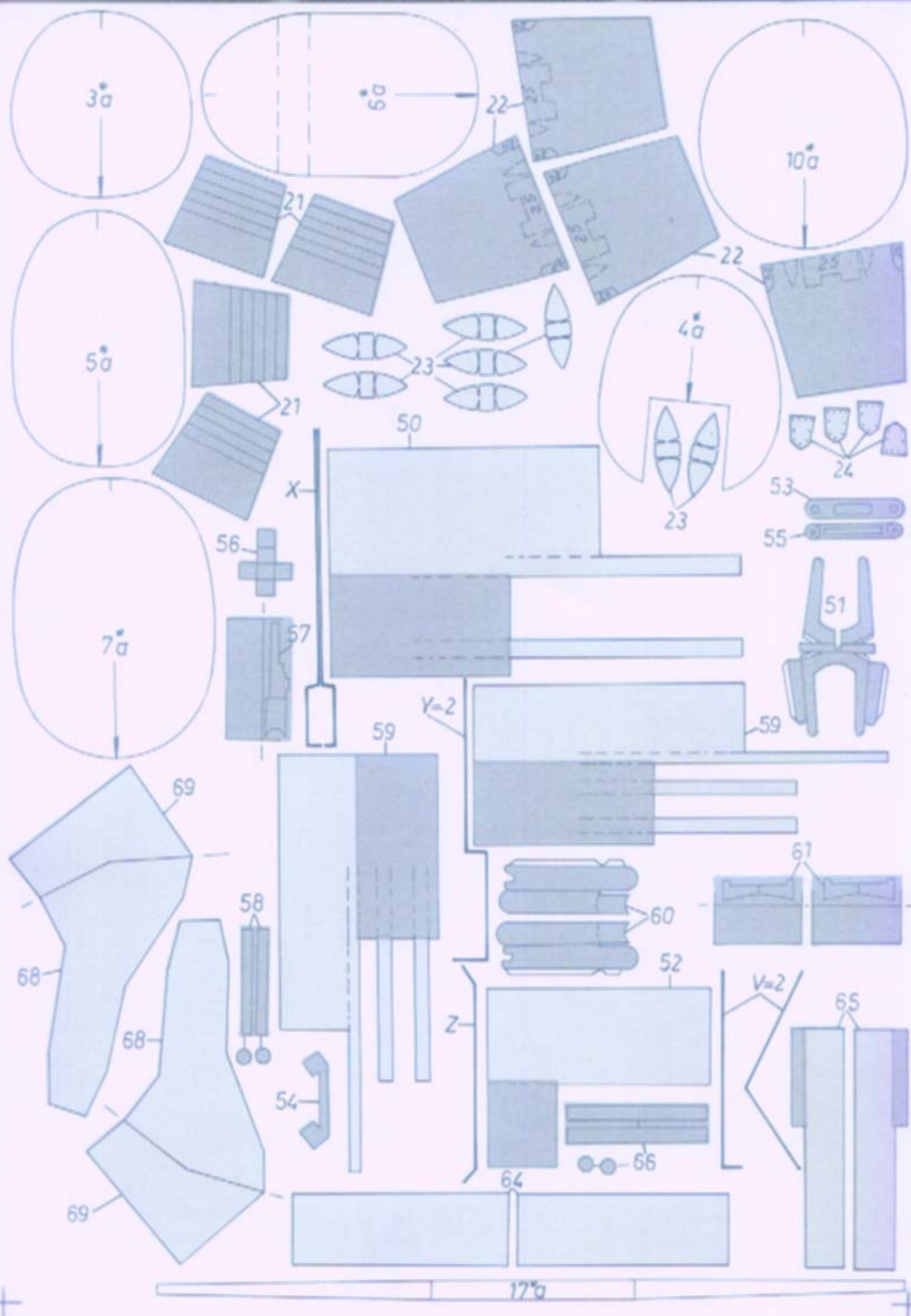
14b

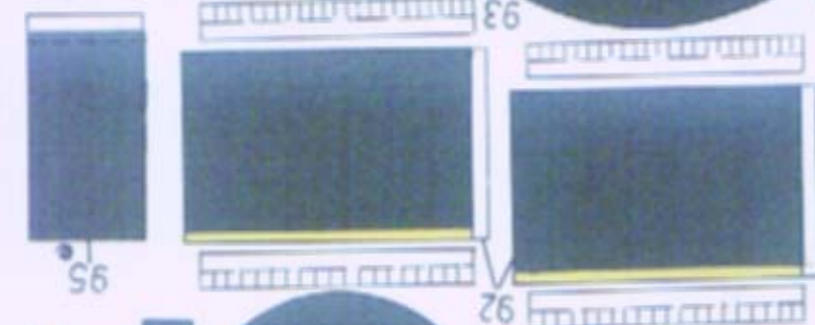
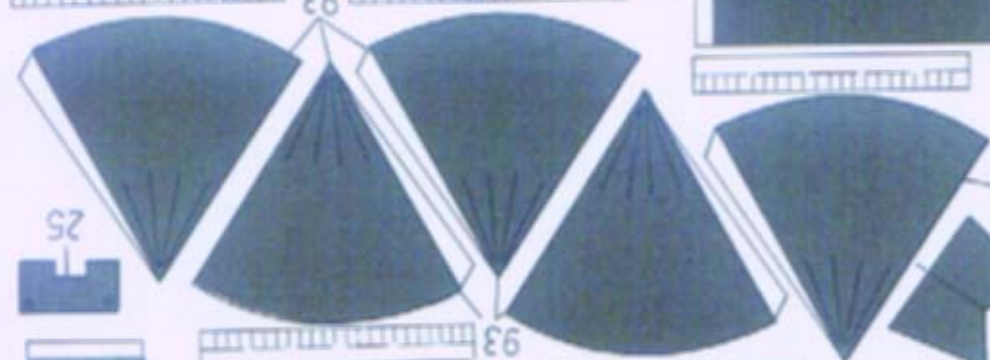
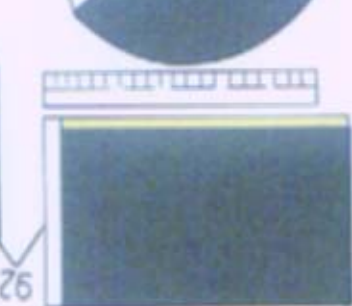
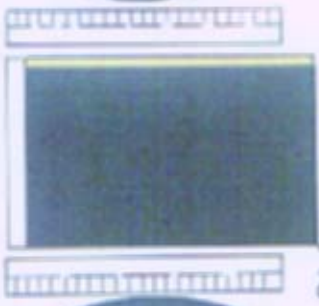
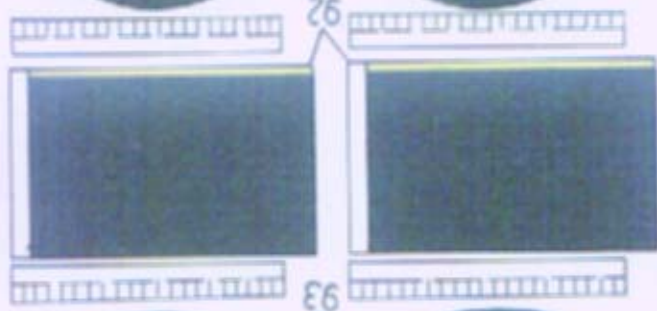
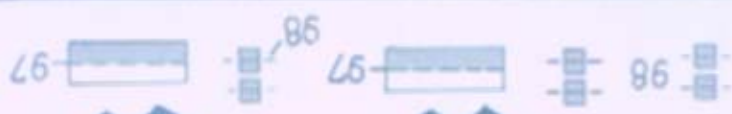
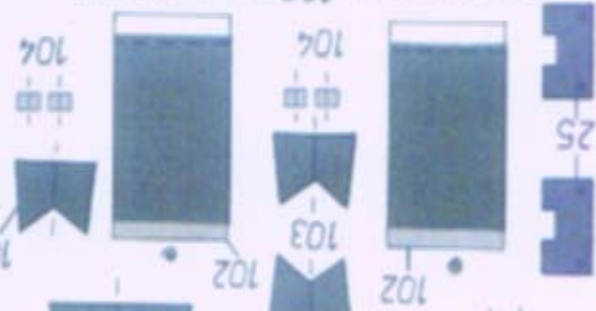
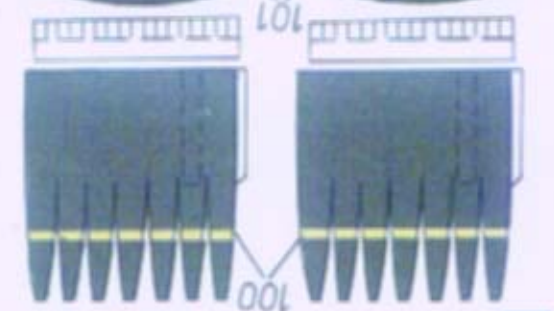
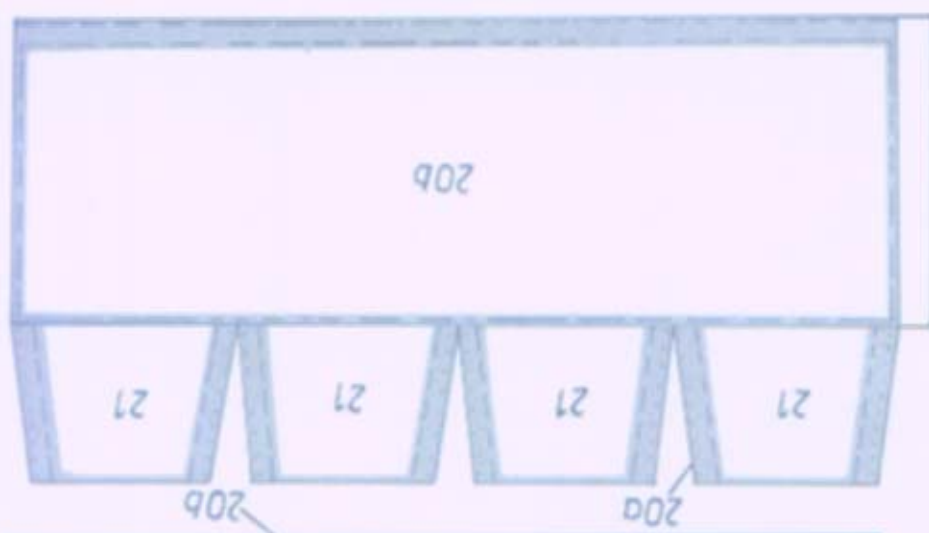
19

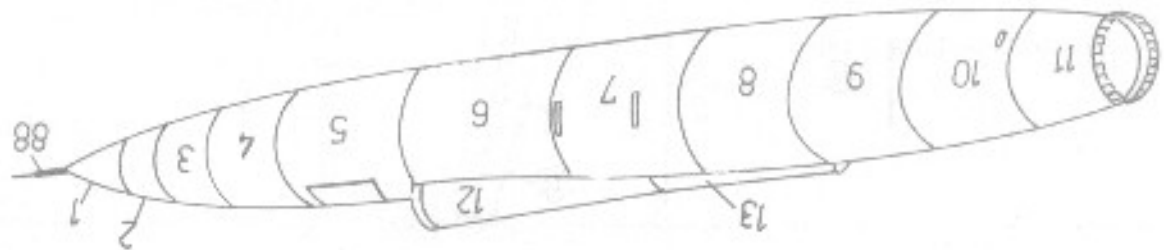
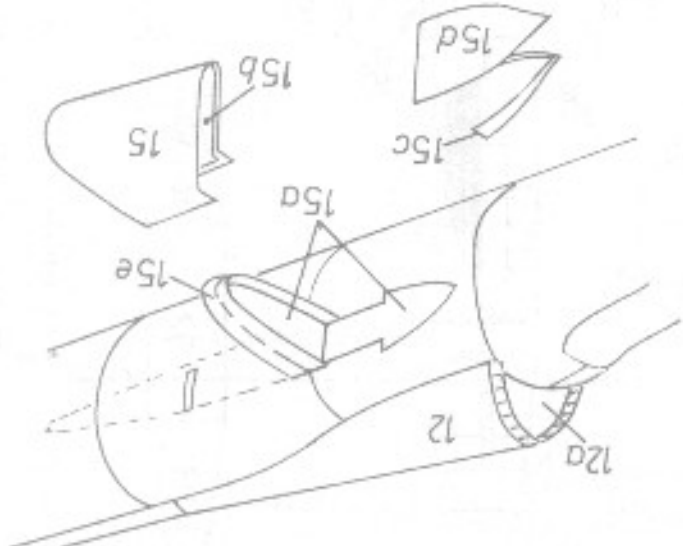
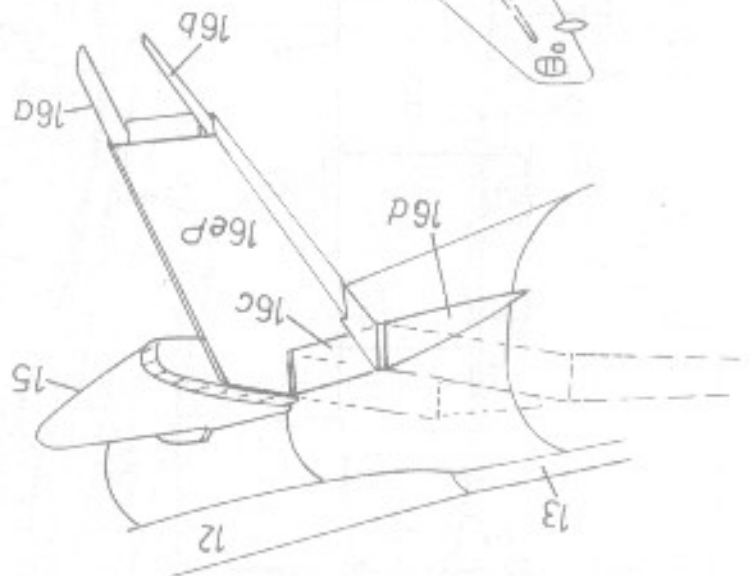
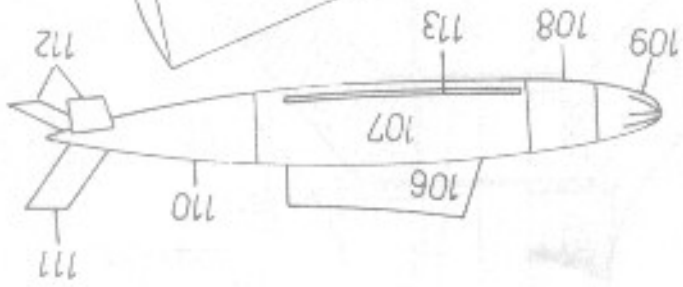
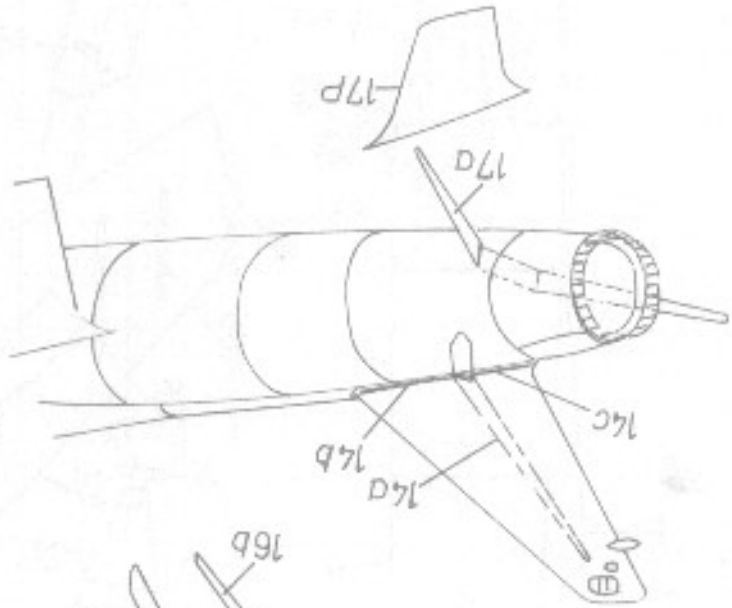
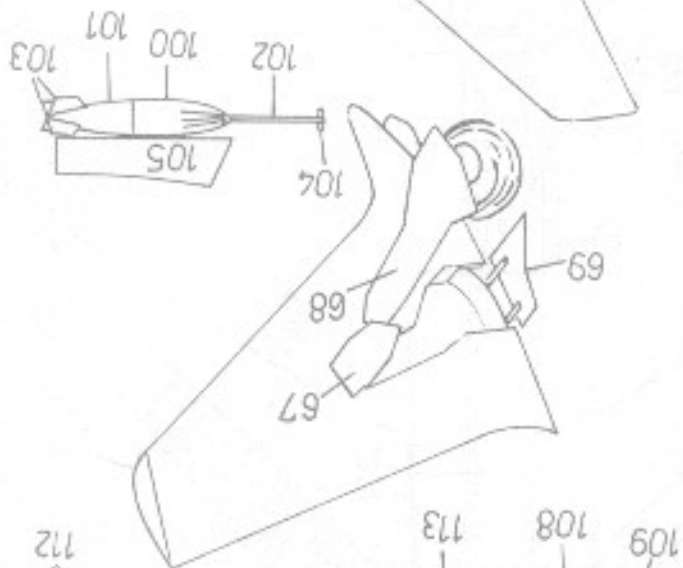
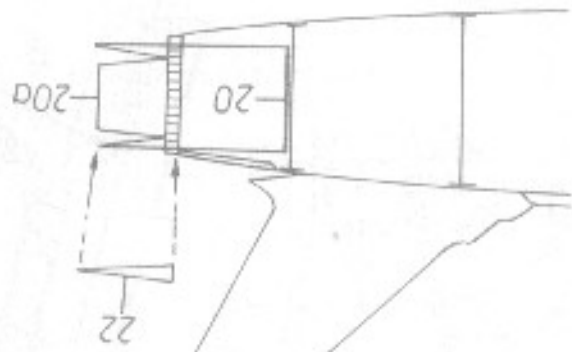
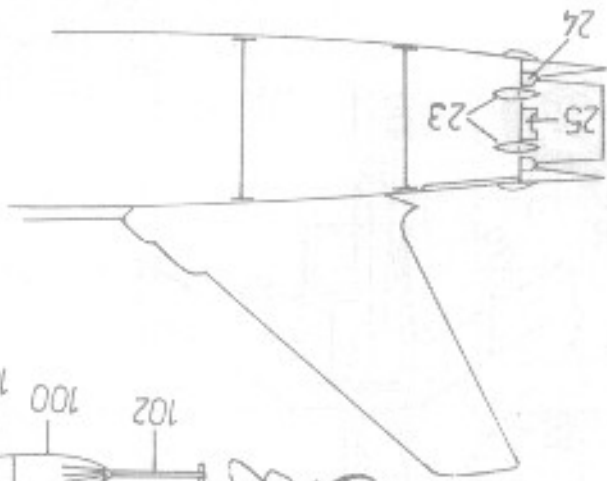
87

17c



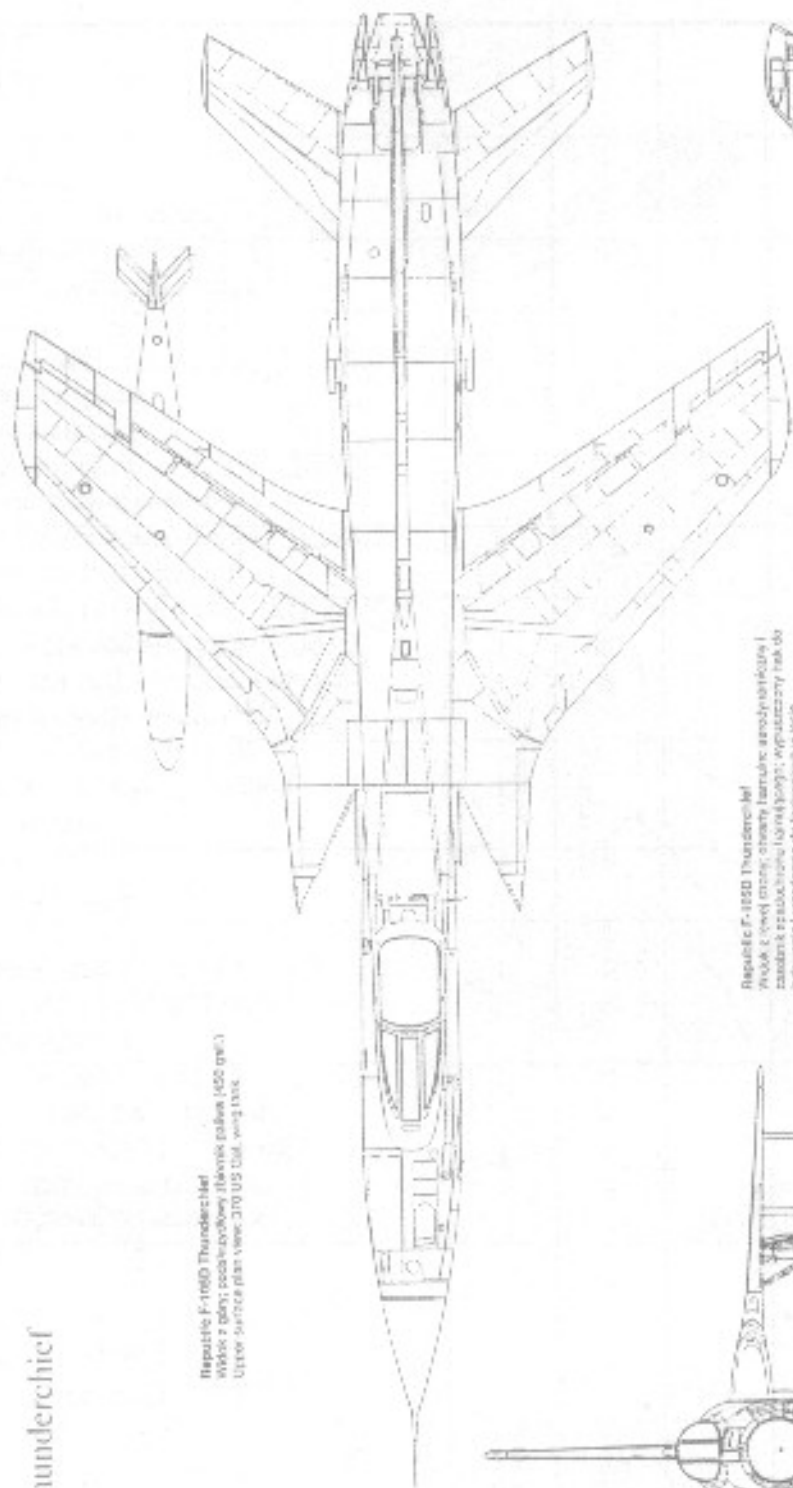




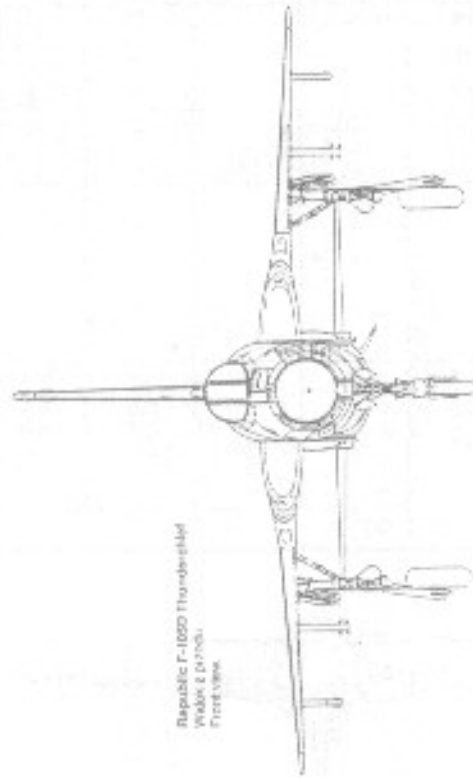


Republic F-105D Thunderchief

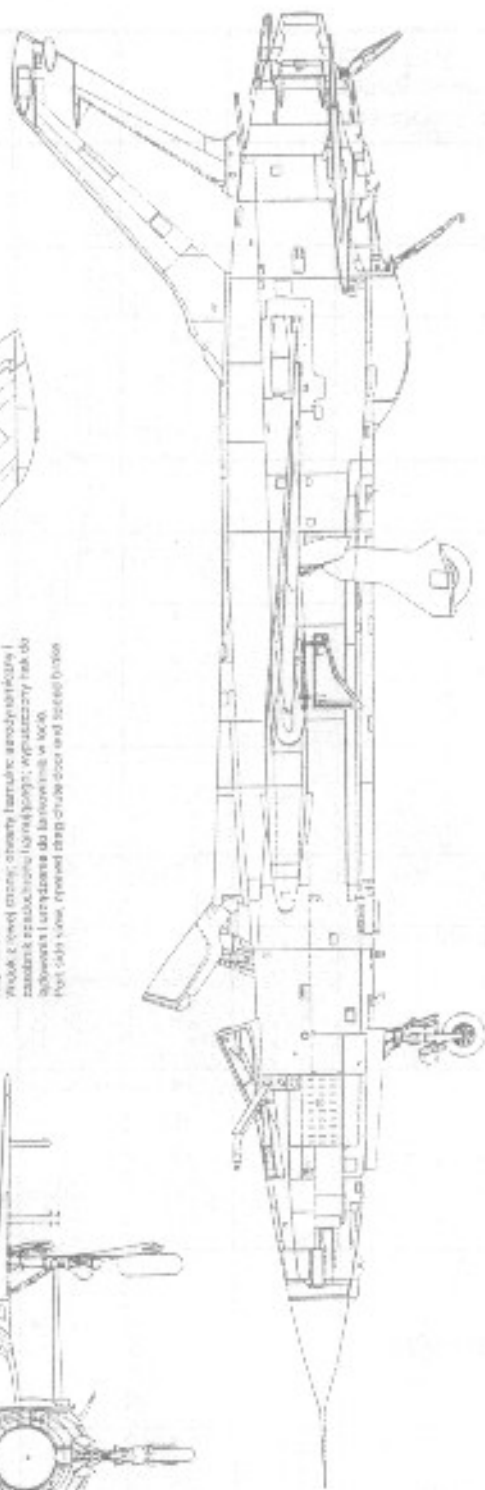
Republic F-105D Thunderchief
Widok z góry; pozycja skrzydeł: skłony do przodu (45°)
Upper surface plan view, 210 US Gal. wing tank

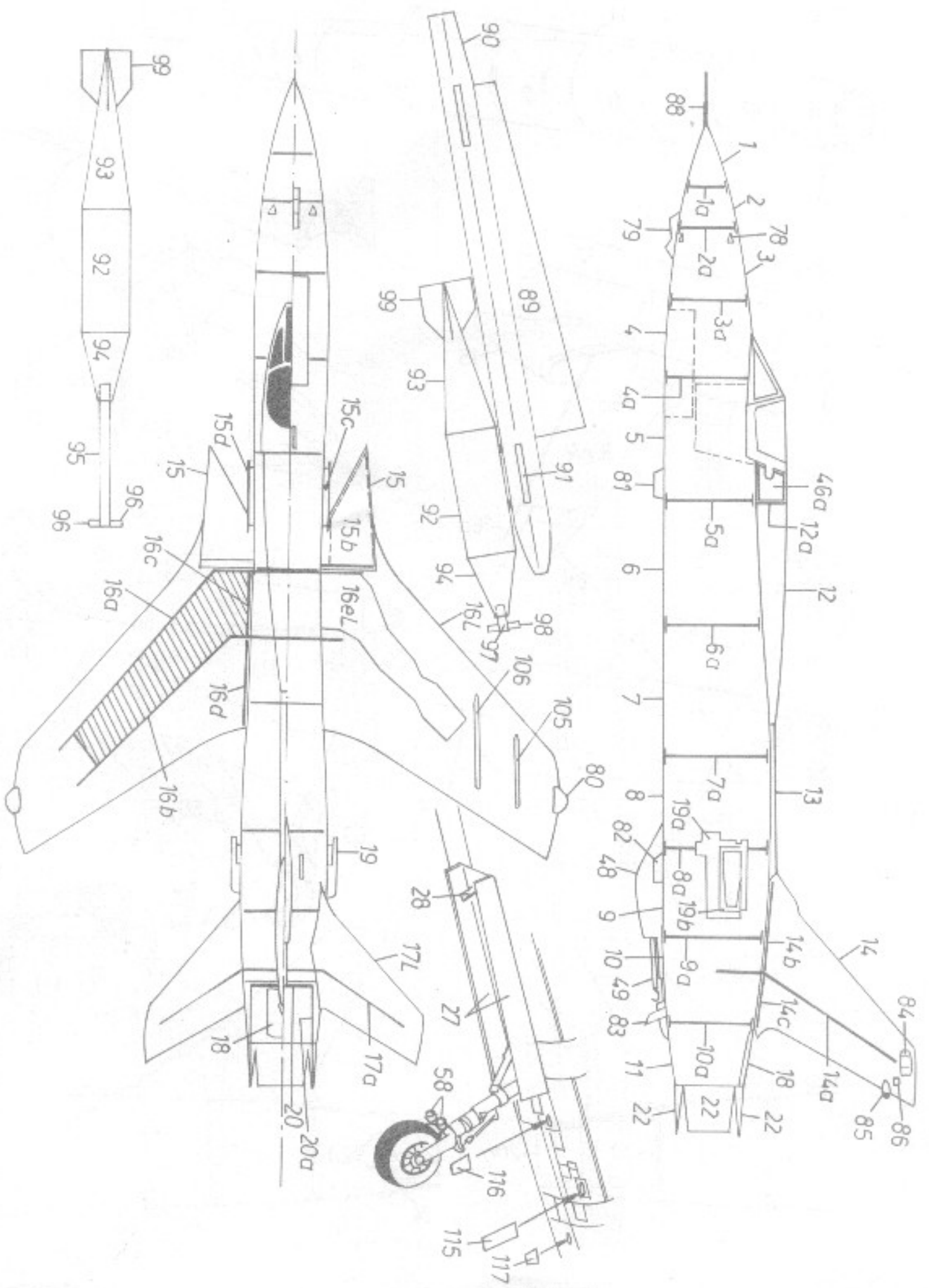


Republic F-105D Thunderchief
Widok z przodu
Front view

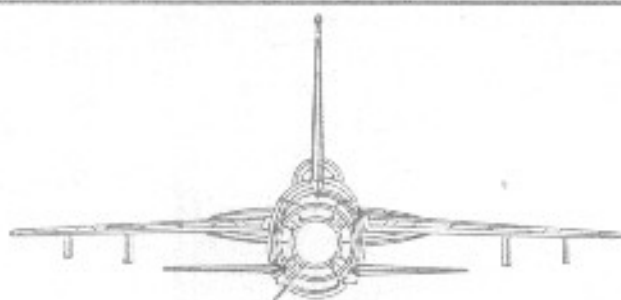


Republic F-105D Thunderchief
Widok z lewej strony; otwarty hamulec aerodynamiczny i
zasobnik na paliwo (100 gal.); wysunięty hak do
składania i uchylenie do tyłu wlotu wlotu
Port side view, retracted drag chute door and fuel tank





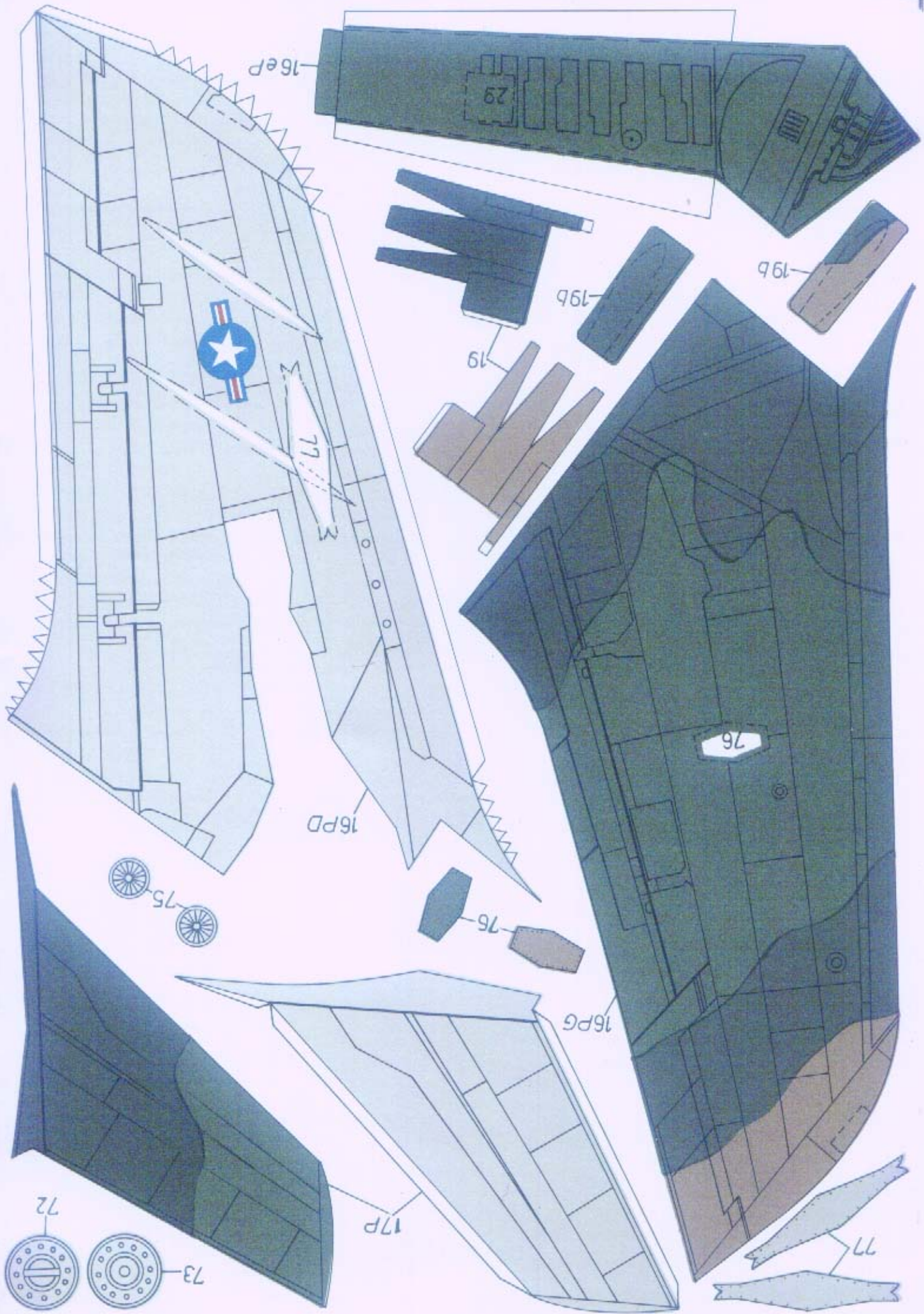
Uzbrojenie podwieszane

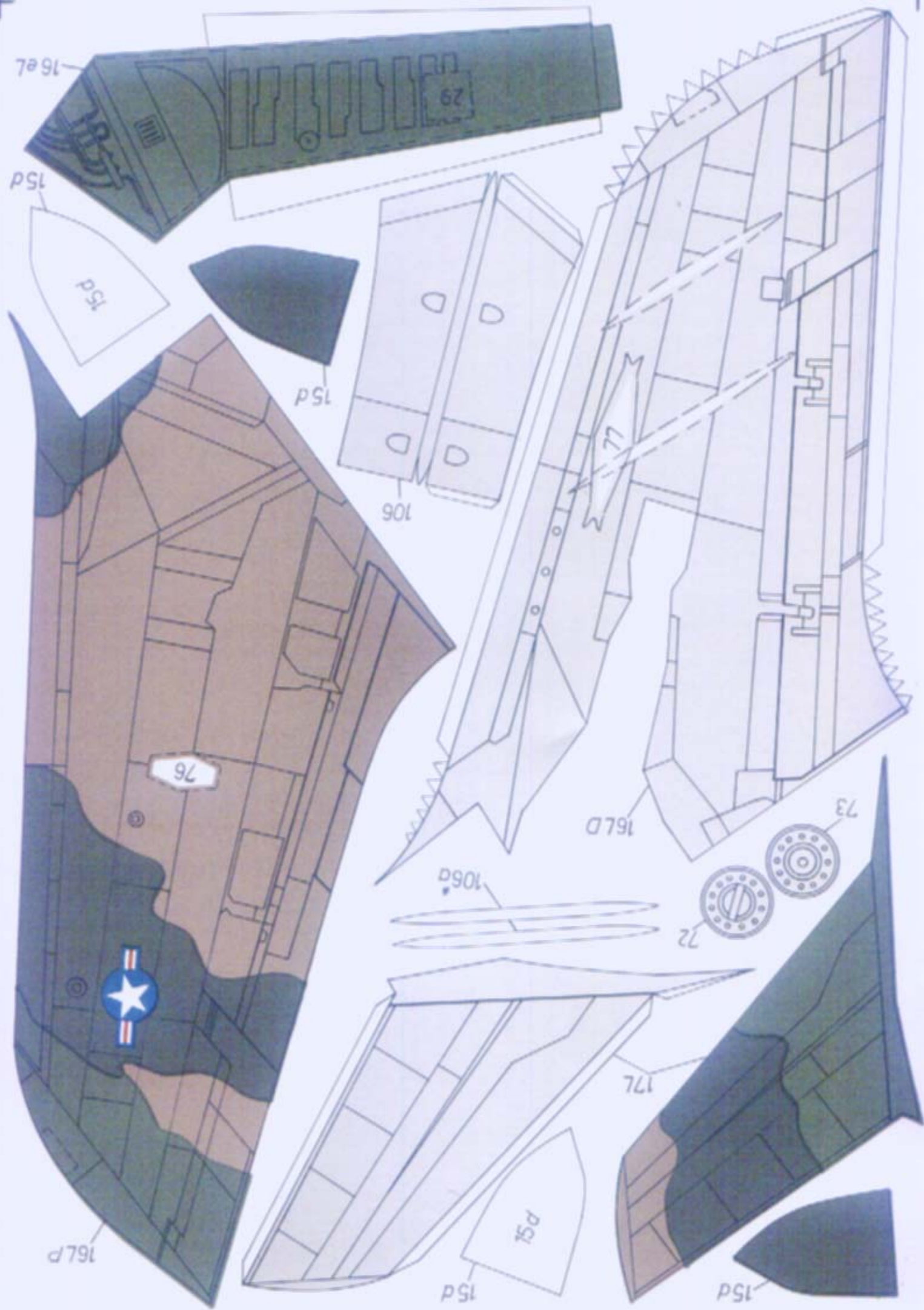


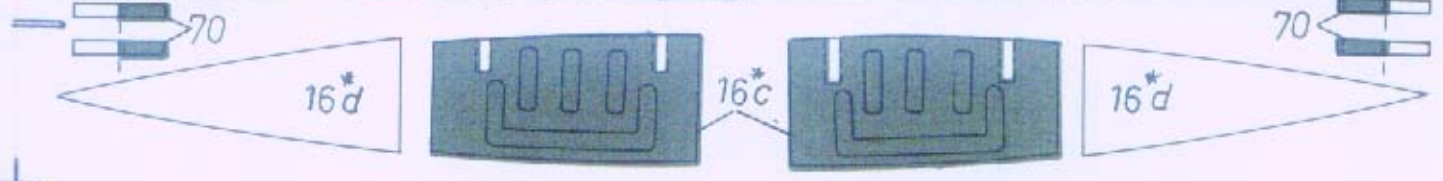
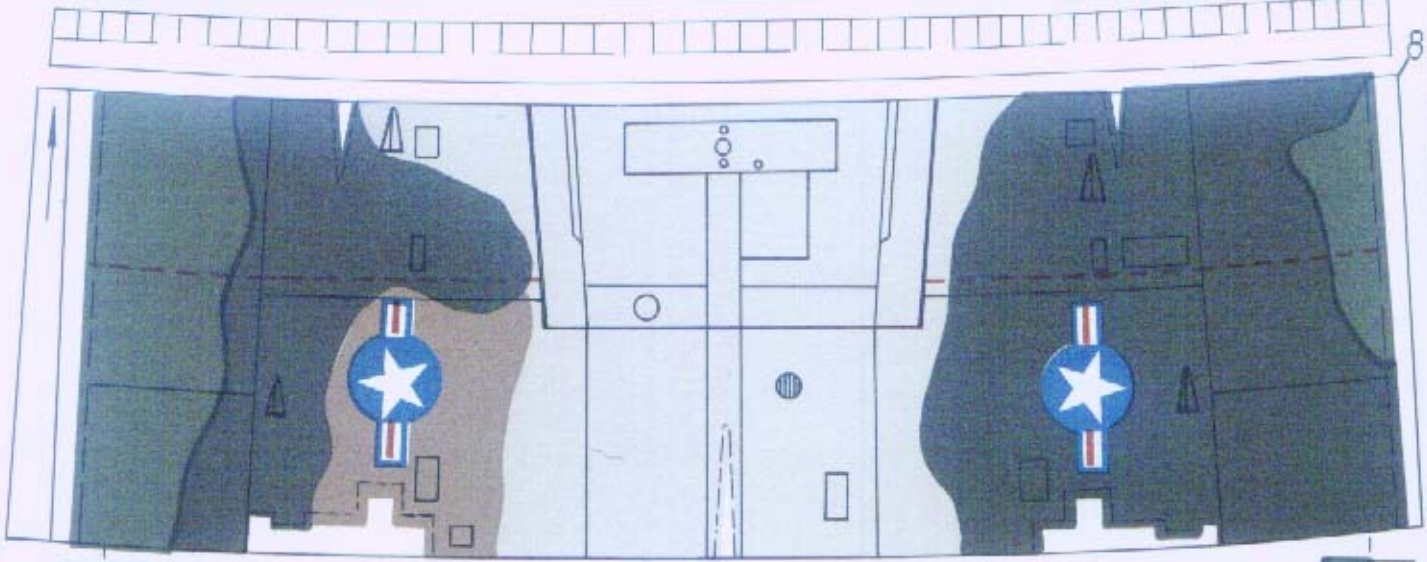
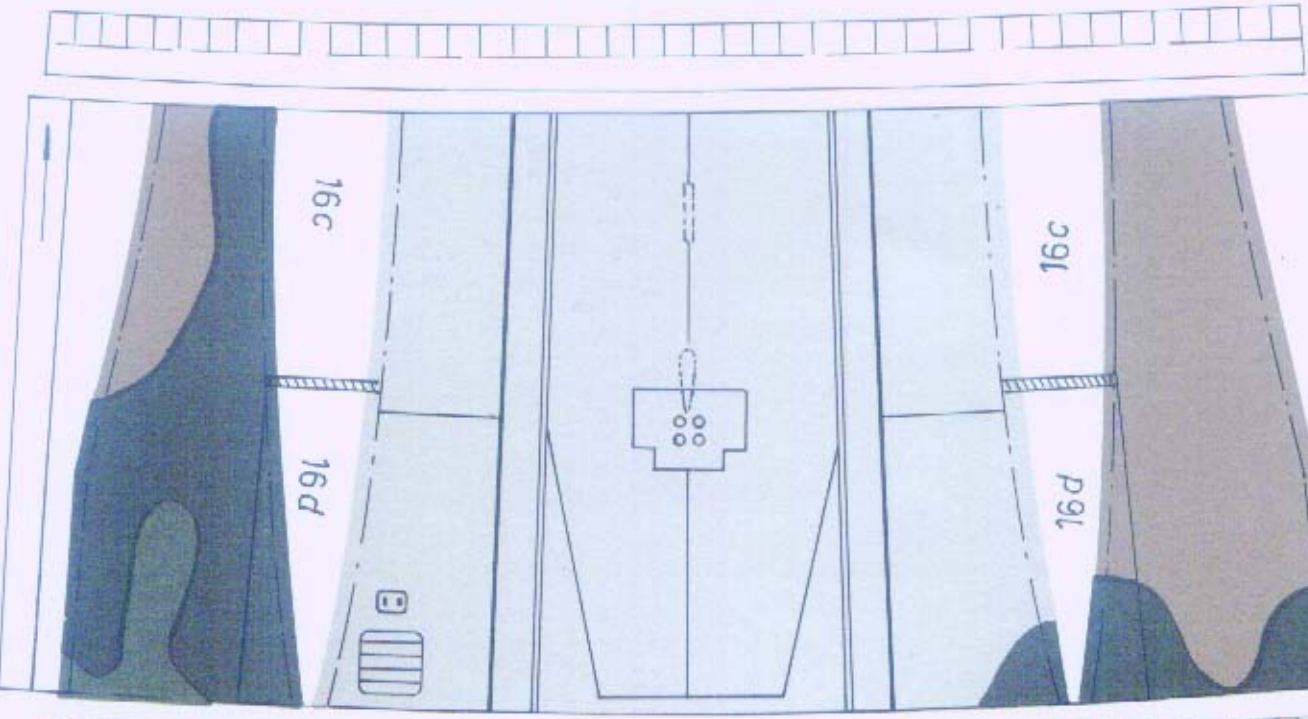
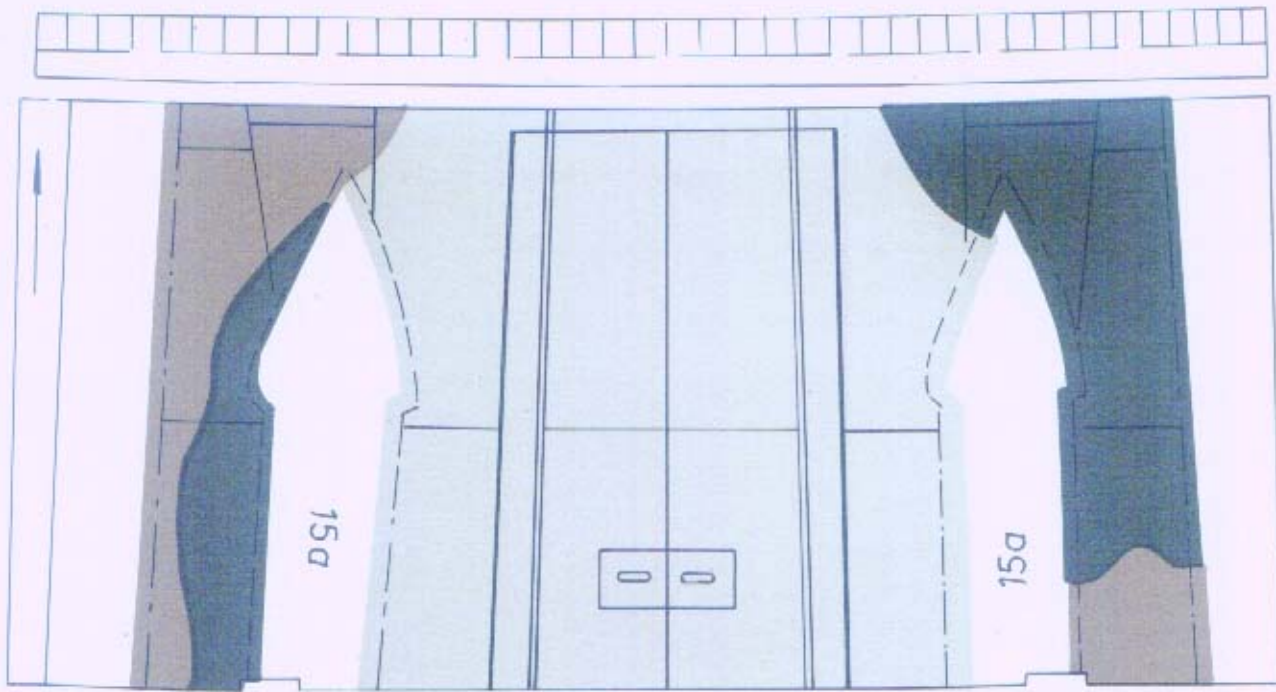
Zaczepty

Rodzaj i typ podwieszarki

	zawieszki (wisy) podskrzydłowe	wowolny podskrzydłowy	linowa bombowa	podkadłowy	wowolny podkadłowy	zawieszki podkadłowy	uwagi
Uzbrojenie specjalne							
MK-28		1	1	1	1		broń ABC
MK-43		1	1	1	1		
MK-57		1		1	1		
MK-61				1			
Bomby ogólnego przeznaczenia							
MK-82 LDGP — 500 lb (227 kg)	1	4		6	4	1	
MK-83 LD — 1000 lb (454 kg)	1	2		3	2	1	
MK-118 — 3000 lb (1360 kg)		1			1		
MK-117 — 750 lb (340 kg)	1	4		6	4	1	
Bomby zapalające							
MK-116 A-2 — 720 lb (326 kg)	1	2		3	2	1	
BLU-1B — 720 lb (326 kg)	1	2		3	2	1	
BLU-27	1	2		2	2	1	bomba napalmowa
Bomby chemiczne							
MC-1 — 710 lb	1	4		6	4	1	
Bomby kasetowe							
CBU-1/A — 610 lb (276 kg)	1					1	
CBU-2/A — 610 lb (276 kg)	1					1	
Zasobniki pocisków rakietowych							
LAU-3A (19 npr) — 420 lb (190 kg)	1	2			2	1	
LAU-18A (19 npr) — 455 lb (206 kg)	1	2			2	1	
LAU-10/A (4 npr) — 533 lb (242 kg)	1	1			1	1	
Pociski kierowane klasy p-p							
AIM-9B Sidewinder — 155 lb (70 kg)	2					2	
Pociski kierowane klasy p-z							
AGM-12B Bullpup — 570 lb (258 kg)	1	1			1	1	
Zbiorniki dodatkowe							
390 Gal. (1476 l)			1				
650 Gal. (2460 l)				1			
450 Gal. (1703 l)		1		1	1		
Zasobniki bomb ćwiczebnych							
MN-1 (6 bomb ćwicz.)		1	1	1	1		
Urządzenie do holowania celów powietrznych							
A/A37U-15				1		1	
Różne							
QRC-160-1, -2, -8	1					1	zasobniki z aparaturą elektroniczną ECM
QRC-335	1					1	

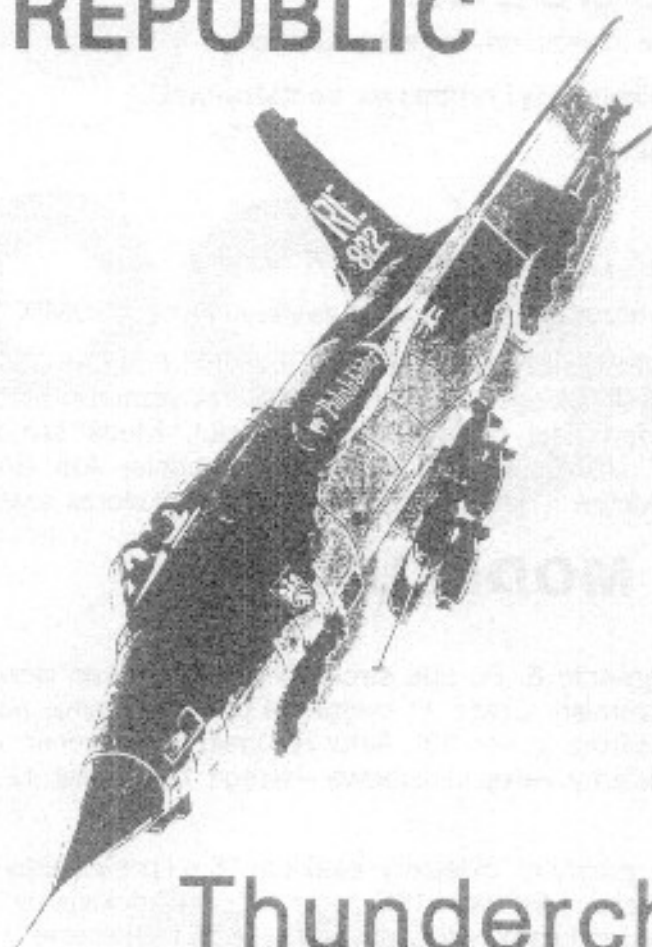






REPUBLIC

F-105



Samoloty F-105 Thunderchief wzbudzały nieufność większości pilotów, którzy mieli rozpocząć latanie na nich. Maszyny o znacznych gabarytach, małej rozpiętości skrzydeł, wyposażone w komorę bombową - nie odpowiadały wyobrażeniom o samolocie myśliwskim. Opinie pilotów, którzy zasiedli za sterami Thunderchiefa, były zgoła inne. Samolot był bardzo poprawny w pilotażu, charakteryzował się - typową dla firmy Republic - mocną konstrukcją i był na pewno największym osiągnięciem technologii budowy samolotów z końca lat pięćdziesiątych; stanowił uwieńczenie serii samolotów myśliwskich określanych jako seria „sto”. Ostatecznie kariera F-105 skończyła się po 25 latach służby. Samoloty, projektowane jako myśliwsko-bombowe, zakończyły służbę w roli samolotów do zwalczania baterii rakiet typu ziemia - powietrze i walki radioelektronicznej.

Thunderchief

The sleek F-105 "Thunderchief" was developed by Republic Aviation during the late fifties. This century-series design was developed as a supersonic fighter-bomber that could carry nuclear weapons in an internal bomb bay. Although it served well in this deterrent role, the F-105 achieved fame during the air war over Southeast Asia. The "Thunderchief" entered combat in March of 1965, and the heavily-defended skies over North Vietnam became the domain of the powerful F-105. Although many "Thunderchiefs" were lost to SAM missiles and anti-aircraft fire, these rugged aircraft achieved an impressive combat record and proved that they could absorb an incredible amount of damage and remain airborne.

DANE TECHNICZNE :

Rozpiętość -	10,65	m
Długość całkowita -	21,08	m
Długość kadłuba -	20,42	m
Wysokość -	6,15	m
Powierzchnia płata -	36,77	m ²
Masa własna -	12 879	kg
Masa startowa maksymalna -	24 495	kg
Masa do lądowania maksymalna -	23 150	kg
Obciążenie powierzchni maks. -	683,5	kg/m ²
Prędkość maksymalna -	2,25	Ma
Prędkość maksymalna na poziomie morza -	1,25	Ma
Prędkość przelotowa maksymalna -	0,95	Ma
Wznoszenie na poziomie morza -	9750	m/min
Długość startu w konfiguracji gładkiej -	810	m
Długość lądowania z 15 m. -	1510	m
Dobieg (z użyciem spadochronu hamującego)	975	m
Zasięg maksymalny do przebazowania -	3330	km